



Qoros 3 2014

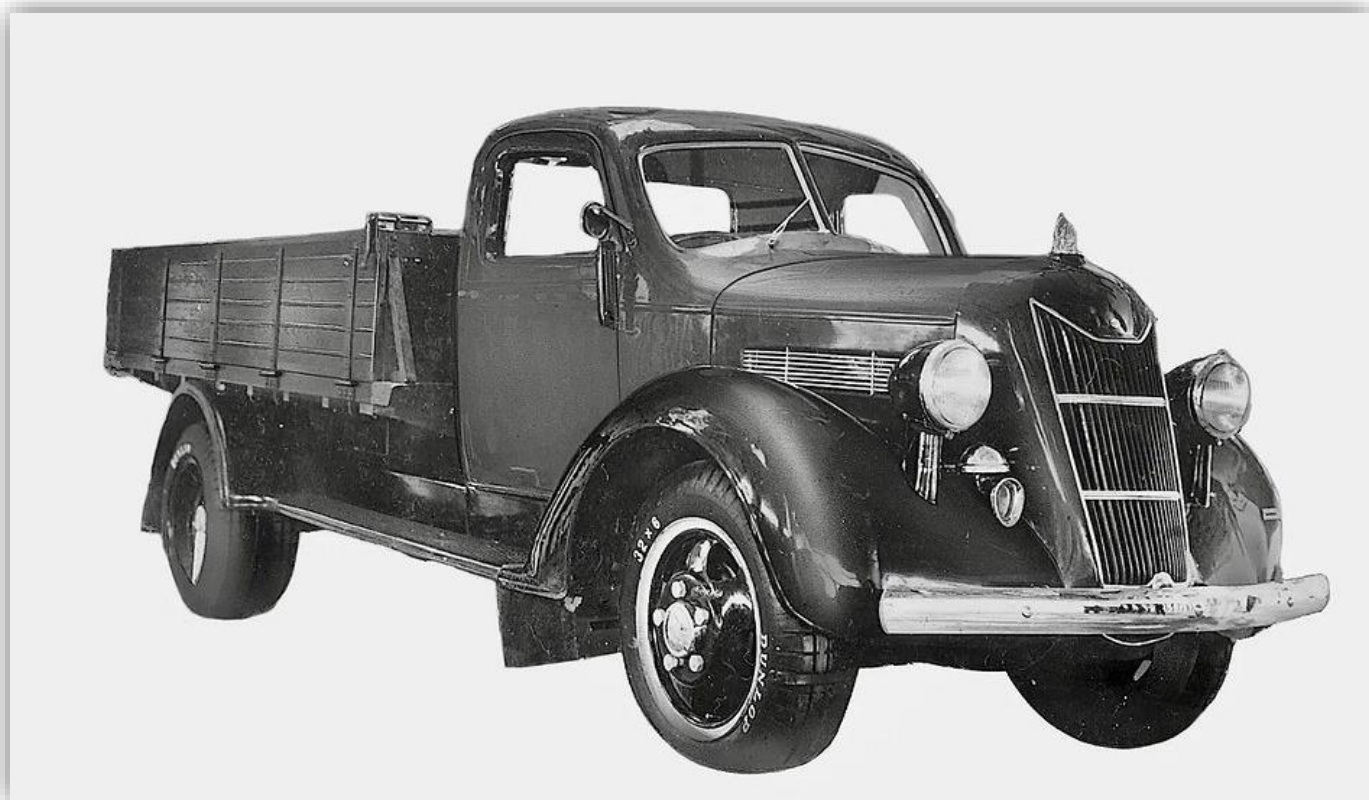
- 1. Toyota har tillverkat 300 miljoner bilar**
- 2. Norges största fackförbund sympatistrejkar mot Tesla**
- 3. Hyrbilsjätte fasar ut Tesla**
- 4. Tesla expanderar mitt i strejken**
- 5. Så kommer Tesla Cybertruck revolutionera alla bilar**
- 6. Emily GT-affären**
- 7. Bästa elbilen jag någonsin kört säger Nevs-köparen**
- 8. Emily GT-köparens förra elbilsäventyr**
- 9. Första elbilen från Ferrari kan få navmotorer**
- 10. Morgan visar koncept på eldriven trehjulning**
- 11. Italienska polisen väljer Alfa Romeo Tonale**
- 12. Volvo Museum stängs**
- 13. Svenska elmotorcykeln Rgnt i konkurs**
- 14. Qoros 3 Hatch med svensk säkerhet**
- 15. En halv V8 ihop med banankardan hade ingen sett förut**
- 16. Shelby Cobra var svårtyglad men fruktansvärt snabb**
- 17. Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A 1938**
- 18. Ken Blocks sista Gymkhana-film**



1. Toyota har tillverkat 300 miljoner bilar

Av redaktören bytbil.com 2023-12-07 Text Morten B. Bek

På 88 år och två månader har Toyota tillverkat 300 miljoner bilar. Den mest producerade behöver ingen närmare presentation.



300 miljoner är en siffra som är svår att visualisera när det handlar om bilar. 300 miljoner bilar skulle fylla samma utrymme som hela länder om man ställde dem bredvid varandra. I det här sammanhanget är 300 miljoner det antal bilar som **Toyota** har tillverkat sedan starten 1935. En svindlande, imponerande, häpnadsväckande siffra.

År 1935 var det inte **Corolla** och **Yaris** som rullade av monteringsbandet. De kom inte förrän 1966 respektive 1999. Den första bilen från **Toyota** var inte en personbil, utan en lastbil. Modell G1 var startskottet för Toyoda Automatic Loom Works, Ltd:s Automotive Production Division. Loom, är engelska för vävstol, och det var med tillverkningen av just vävstolar som japanerna började (och **Toyota** tillverkar fortfarande vävstolar).

Den första personbilen, Model AA, kom redan året därpå. Vi vet inte hur många **Toyota** tillverkade av den kompakta familjebilen. Men vi vet att **Corolla** är topscorer i Toyotas totala produktion, vilket inte är någon överraskning: 53.399.000 enheter sedan 1966.

Produktion i världens alla hörn

Med bil nummer 300 producerad i september i år är det tydligt att det inte bara är ett par fabriker i Japan som levererar varorna. **Toyota** har fabriker i många delar av världen, och vi får **Yaris** från Frankrike (och Tjeckien), **C-HR** från Turkiet och **Corolla** från Storbritannien.



De japanska Toyota-fabrikerna, som har producerat bilar sedan 1935, har levererat 180.520 000 bilar fram till september. Fabriker på andra håll i världen har levererat totalt 119.600.000 bilar. Fabriker i bland annat Thailand, Vietnam, USA, Kanada, Brasilien, Venezuela, Egypten, Ghana och Sydafrika spottar varje dag ut bilar med Toyotas logotyp på.

Toyota har inte avslöjat vilken typ av bil det är som rullat av det löpande bandet som nummer 300.000.000. Vem vet – det kan vara din grannes nya **Corolla**, som i hemlighet är en milstolpe för **Toyota**.



Relaterade artiklar:



Toyota Century är som en japansk Bentley Bentayga



Nya Toyota Land Cruiser i retrostil



Första körningen: Hyundai i10 är liten men har stor kapacitet



Första körningen: Toyota C-HR PHEV

Feber

2. Norges största fackförbund sympatistrejkar mot Tesla

Av Bobby Green

2023-12-06 kl 13:40

Strejk-feber.



Fellesforbundet.

Efter Danmarks största fackförbund 3F hoppar nu även Fellesforbundet som är Norges största fackförbund inom den privata sektorn också på strejken mot Tesla i Sverige. Från den 20 december kommer de att bojkotta transporter av Tesla-bilar till den svenska marknaden, om inget kollektivavtal för de anställda har kommit på plats innan dess.

fellesforbundet.no



Bobby Green



**Danmarks största fackförbund varslar om strejk mot Tesla
Vill stötta IF Metall i Sverige**



**Tesla öppnar servicecenter i Jönköping
IF Metall sätter in strejkvakter**



**Tesla stämmer Transportstyrelsen och Postnord
"Utgör en diskriminerande attack"**



**Elon Musk om strejken: Det här är galenskap
PostNord får inte leverera registreringsskyltar**



3. Hyrbilsjätte fasar ut Tesla – tappat tron på elbilar

Uppdaterad 05 dec. 2023

Publicerad 05 dec. 2023

Teslas priskrig på elbilsmarknaden gör det svårare för hyrbilsföretag att räkna hem elbilar i sortimentet. Nu är det nog.



*Biluthyrningsföretaget Sixt slopar Tesla från sitt utbud.
För hoppande nybilspriser är anledningen.*

Teslas hoppande prispolicy på sina nya bilar gör det svårt för hyrbilsföretagen att räkna hem elbils-investeringarna i sin hyrbilsflotta.

Nu larmar Sixt, Europas största hyrbilsföretag, om att de fasar ut Tesla ur sitt sortiment.

Det rådande priskriget på nybilsmarknaden gör att Sixt får svårt att räkna hem den ekonomiska helheten i att ha Tesla i sitt sortiment.

Osäkra priser

När nybilspriserna fluktuerar så kraftigt som de gjort, blir det svårt att räkna hem en säker investering i bland annat Tesla, rapporterar Sixt.



Sixt är i dag Europas största biluthyrningsföretag.

När de nu beslutar sig för att stryka Tesla från sitt utbud, är det en åtgärd som märks.

När företagets bilar ska säljas ur flottan på den privata marknaden, kan ju glappet mellan det beräknade försäljningspriset och det dagliga nybilspriset, vara för litet för att bilarna ska gå att sälja till beräknat värde.

Även Hertz har rapporterat att Teslas hoppande priser har minskat värdet på deras Tesla-innehav med upp till 30 procent.

Dyra reparationer

Dessutom har elbilarna generellt visat sig vara dyrare att underhålla och reparera för hyrbilsföretagen än bilar med förbränningsmotorer, vilket skapat ett prisglapp mellan de olika två biltyperna.

Sixt har dock fortfarande som mål att 90 procent av deras bilflotta ska vara elektrifierad till 2030.



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på klassiska båtar.

4. Tesla expanderar – mitt i strejken

Publicerad 2023-12-06 kl 7:16

(uppdaterad 2023-12-06 kl 10:21)

Text Magnus Kvandal

Öppnar ny anläggning i Jönköping.



Mitt under **pågående strejk** öppnar Tesla ett nytt servicecenter i Jönköping. Det skriver biltillverkaren i ett pressmeddelande, där de inte nämner något om konflikten med IF Metall.

Anläggningen blir företagets elfte i Sverige. De har sedan tidigare verkstäder i Stockholm, Umeå, Göteborg, Malmö, Uppsala, Norrköping och Örebro.

IF metall kontrade på tisdagen beskedet med att sätta in strejkvakter vid det nya centret.

Läs också:

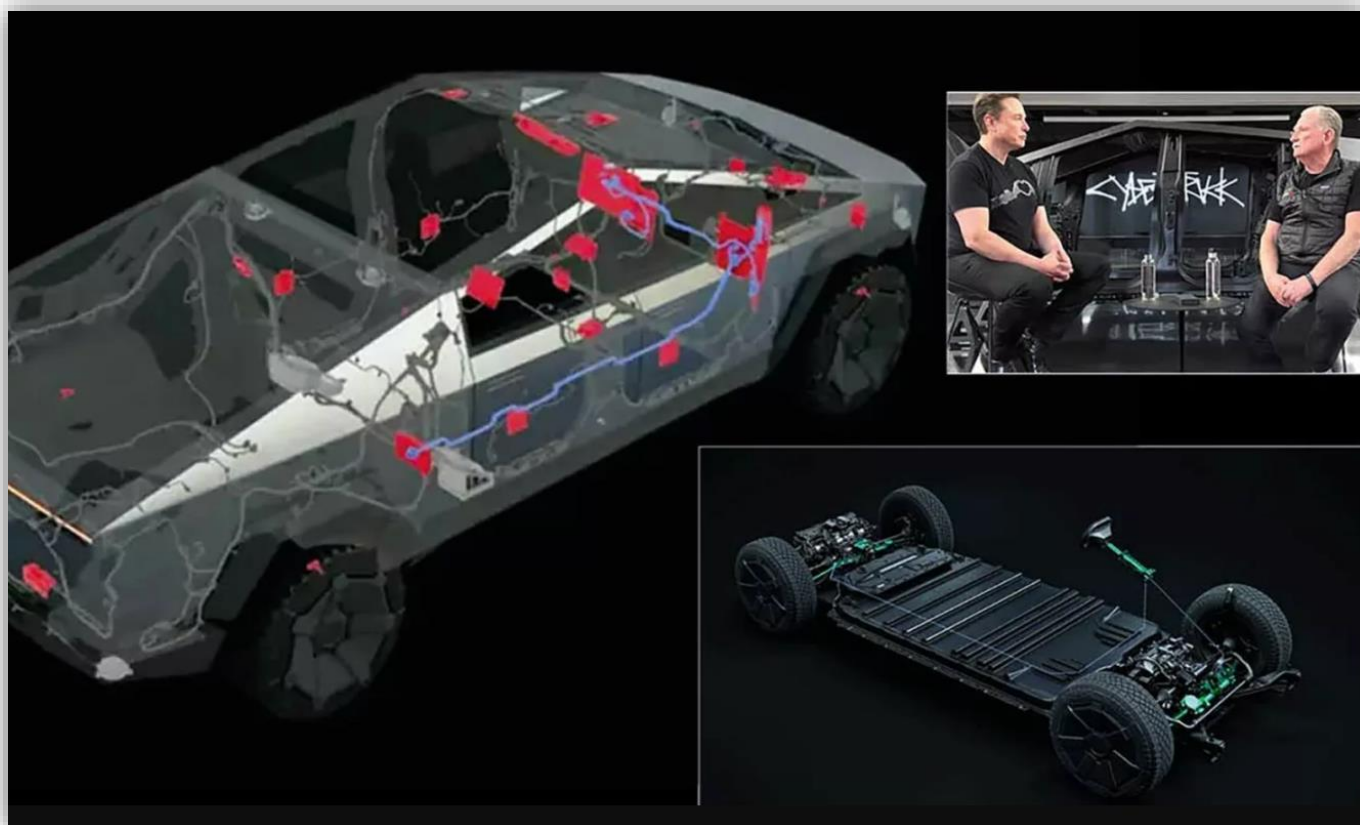


Nytt beslut: Tesla får inte ut registreringsskyltarna

5. Så kommer Tesla Cybertruck revolutionera alla bilar

Av Maths Nilsson 7 december 2023, 09:24

Tesla Cybertruck innehåller flera stora innovationer som kommer att förändra alla nya bilar.



Bilen är först i världen med:

- 48 voltssystem istället för 12 volt som använts sedan 1960-talet.
 - Ethernet-anslutningar istället för CAN BUS-kommunikation mellan bilens elektroniska komponenter.
 - Steer-by-wire där bilen styrs med elmotorer och elektronik istället för styrstång.
- Cybertruck är vår mest revolutionerande produkt. Jag har ofta sagt att det är lätt att göra prototyper, men för att sätta en bil i produktion behöver du 10 000 personer och två-tre år, säger Elon Musk.

Teslas nya modell Cybertruck kommer troligen inte att lanseras i Europa då bilens design gör att den inte är förenlig med EU-krav för typgodkännande. Men mycket av bilens teknik kommer sannolikt att komma i alla bilar om några år. Tesla har redan förändrat bilvärlden genom en rad innovationer som andra biltillverkare kopierat – och nu är det dags igen.

Under 45 minuter berättar Elon Musk ingående om bilens teknik i en ny video med Sandy Munro som anses vara en guru inom bilars konstruktion och tillverkningsteknik. För första gången utvecklas tankarna om varför Tesla valt att som första tillverkare lansera ett 48 voltsbatteri och 48 voltssystem för all el och elektronik i bilen. (Ej att förväxla med hög-voltsbatteriet som är på 800 volt).



– Du kanske är störst i världen just nu. Men jag är förvånad över att du inte är dubbelt så stor, eftersom du gör saker som andra tillverkare och underleverantörer borde göra, men de saktar ner utvecklingen, säger Sandy Munro.

Under 60 år har alla bilar haft 12-voltssystem, men Tesla Cybertruck blir nu den första bilen att helt byta till 48-voltssystem. Det gör bilen både lättare och billigare att tillverka.

– Det är väldigt svårt att ändra busspänningen från 12 till 48 eftersom alla perifera föremål måste anslutas till 48 volt. Det finns 100-tals saker som gränsar till lågspänningsbussen, allt från elektroniken i bilen till fönstermotor och krockkuddar. Hela designkedjan är inställd på 12 volt och har fastnat på denna absurda låga siffra under lång tid. Du vill ha en högre spänning för att minska resistansförlusterna när du minskar strömmen. Uppvärmningen är proportionell mot kvadraten på strömmen så om du kan sänka värmen och nettoeffekten kan du ha tunnare trådar och använda mycket mindre koppar och ledningsnätet väger mindre, säger Elon Musk.

En annan stor förändring som gör att bilen får mycket färre kablar är att Cybertruck byter från CAN BUS-kommunikation till Ethernet för kommunikationen i bilen. Detta gör att dataöverföringshastigheten blir mycket högre. Då försvinner behovet av att ha många kablar direkt mellan olika enheter. Istället kan data överföras på samma kabel till olika komponenter i ett nätverk. Teknologin med CAN BUS utvecklades redan 1983 av Bosch och är idag standard i alla bilar. Tesla Cybertruck blir först att gå ifrån det genom att använda Ethernet som idag är standard för den mesta datakommunikationen och har högre bandbredd.

– En av effekterna med att ha hög bandbredd är att du inte behöver ha så många punkt-till-punkt-kablar eftersom du inte är begränsad av datahastigheten. Så det går både till en

fyra gånger högre spänning med tunnare ledning och vi behöver färre ledningar eftersom vi har en mycket högre datahastighet. Jag tror ärligt talat att de här sakerna är ganska uppenbara, det är som att ta bilar till 2000-talet för vi har haft Ethernet under lång tid. Det finns ingenting som hindrat bilindustrin från att flytta till högre spänning och högre datahastighet än CAN BUS, så det vi gör är de mest uppenbara förändringarna man borde ha gjort för länge sedan, säger Elon Musk.

Tesla Cybertruck blev också först av alla personbilar i produktion att lansera Steer-by-wire. Det innebär att bilen inte har någon styrstång. Istället fungerar ratten, eller yoken, på samma sätt som i ett jetflygplan. Sensorer känner av hur föraren vrider på ratten och överför sedan signaler till elmotorer som styr hjulen. Toyota och Lexus planerar att lansera teknologin nästa år, men Tesla hann före.

– Det är svårt att förklara varför det är bra, men om du kör bilen är det direkt uppenbart. Det är så här alla moderna jetflygplan är konstruerade. Styr-yoken skickar ett kommando till datorn. Vi kan justera förstärkningen efter vilken hastighet du kör i. Kör du i lågfart gillar du att en liten rörelse ger stor rörelse i hjulen så att du kan göra en U-sväng med en minimal rörelse av ratten. Men kör du snabbt på motorväg vill du bara att hjulen ska röra sig lite när du flyttar yoken.

Tesla Cybertruck är först med steer-by-wire i en produktionsbil.

Enligt Elon Musk har Tesla ett annat tänkande och tillvägagångssätt jämfört med den resterande bilbranschen. Genom att förstå ingenjörskonst vågar de fatta beslut om stora förändringar som inte bara är baserade på excelkalkyler.

Tesla har också gjort flera förenklingar av tillverkningsprocessen i Cybertruck, förändringar som kan komma att utvecklas ytterligare när företaget snart presenterar sin nya billiga elbil för 25 000 dollar. Elon Musk avslöjar nu att bilen till en början kommer att byggas i Texas och inte i den kommande fabriken i Mexiko. Bilen tycks ligga närmare fram i tiden än vad många anar. Kanske kommer Tesla före Volkswagen, vars ID.2 All når handlarna först 2026.

– Vi jobbar uppenbarligen på ett billigt elfordon som kommer att tillverkas i mycket hög volym, vi är och ganska långt framme i det. Jag granskar produktionslinjens planer för det varje vecka och jag tror att revolutionen inom tillverkningen kommer att få folk att häpna. Det är en nivå av produktionsteknologi som ligger långt före någon bilfabrik på jorden. Den första första produktionslinjen kommer att vara här i Gigafactory Texas. Det skulle ta för lång tid att färdigställa fabriken i Mexiko, säger Elon Musk.

LÄS MER:

- [Tesla avslöjar färdig Cybertruck – med en stor liten...](#)
- [Elon Musk: "Vi grävde vår egen grav med Cybertruck"](#)
- [Efter två års försening: Då startar Tesla produktionen av...](#)
- [Finskt företag gör rostfria stålet till Tesla Cybertruck](#)
- [Tesla Cybertruck blir skottsäker – men fick bärgas](#)
- [Så otroligt tung blir Tesla Cybertruck](#)



Maths Nilsson



6. Emily GT-affären: Scam eller seriös?

Publicerad av redaktionen 2023-12-05

Uppdaterad: 2023-12-05

Hur seriös är egentligen köparen av Nevs-projekten EV Electra och Pons? Vi gräver djupare i Nevs-affären och EV Electra.



I fredags rapporterades det att Nevs har sålt sina två bilprojekt till företaget **EV Electra** och att Emily GT ska byggas i Trollhättan. Fantastiska nyheter för Nevs, Trollhättan och Sverige. Men är det för bra för att vara sant? Var vi för entusiastiska i vår rapportering från mässan?

Nu när vi är tillbaka på redaktionen har vi haft tid och möjlighet att gräva lite djupare i den här affären. Låt oss titta närmare på köparen Jihad Mohammad, företaget EV Electra, Trollhättans Kommuns inblandning och Nevs advokaters bakgrundsinformation.

Vi har också fått kommentarer från Nevs vd Nina Selander och huvudpersonen själv, Jihad Mohammad. Vi har även sökt Svante Eriksson, ägaren till en del av fabriken i Trollhättan där bilarna förhoppningsvis ska tillverkas, men ännu inte fått kontakt.

Jihad Mohammad är en libanesisk affärsman som säger sig ha gjort en förmögenhet inom telecom i Kanada. Han har arbetat där i 30 år men bor med sin familj i Libanon. Söker man på nätet hittar man bland annat att han har varit inblandad i medicinsk cannabistillverkning och att han blev årets man i Palestina 2023.

– Vi har lagt mycket tid och pengar på research, en stor svensk rådgivare och ett av de största konsultbolagen har haft flera personer som undersökt Jihad Mohammad och EV Electra, säger Nevs vd, Nina Selander.

– Man har bland annat gjort sökningar i register som inte finns officiella på internet, sökt bland bloggar, utdrag, affärssystem och så vidare. Ingen av juristerna har hittat några oegentligheter. Det finns aldrig några garantier, men vi har definitivt inte chansat, vi har säkerställt att pengarna inte kommer från Ryssland eller att det inte finns några andra sanktioner.

Kopplingar till häktad svensk affärsman

Trots det rapporterar Dagens industri att Jihad har kopplingar till den häktade svenske affärsmannen Anthony Norman, som är misstänkt för ekonomisk brottslighet.

Hur kan sådant missas av stora konsultföretag? Hur relevant är det? Fortsättning lär följa på det spåret. Blir det fler?

Enligt Jihad Mohammad var det Anthony Norman som utvecklade mjukvaran i EV Token-projektet, och stal pengar från investerare.

– Man träffar många människor, alla är inte bra. Vissa är tjuvar. Vi sparkade ut honom och ersatte alla som investerat. Jag har inget med honom att göra och är inte anklagad för något, säger Jihad.

Jihads elbilsbolag EV Electra grundades 2017 i Libanon. I princip har man uppdaterat "kit-cars" från andra elbilstillverkare.

– Vi har bara byggt prototyper, vi har inte sålt några bilar. Men vi producerar delar i Turkiet, för en kommande produktion. Lite som en kock som förbereder råvaror. Men Emily ska inte byggas i Turkiet, det är Trollhättan som gäller, fortsätter han.

En del bedömer EV Electra från din hemsida, som inte är imponerande. Vad säger du om det?

– Folk dömer alla, säger Jihad. Vi har aldrig sagt att vi är Mercedes eller att vi är ett stort företag. Vi är ett startup, det är därför vi köpte Emily.

– När man behöver något så försöker man få tag i det. Och vi har hittat Trollhättan där det bor fantastiskt folk, det är en bra stad och fabrik. Om vi redan hade allt det här hade vi inte gått till Trollhättan. Man kan väl inte klandra mig för att mitt bilföretag är litet. Lika lite som för vad jag heter. Jag gillar inte mitt namn, det låter som en terrororganisation.

– Vi känner givetvis till EV Electras bilar och Jihad är ny inom bilvärlden, tillägger Nina Selander. Han vill in i den världen på riktigt, han tror på vår produkt och våra ingenjörer och älskar vårt arv.

Hur kommer det sig att ni valde Jihad och EV Electra?

– Han har modet och drivet att klara ett sådant här projekt, och vi har kunnandet, säger Nina Selander. Jag känner mig helt trygg med att det här blir bra och har en framtid, annars hade jag aldrig gjort det.

– Vi talar kollektivavtal, styrelser och allt annat för att starta ett företag Sverige. Just nu är det ett underbolag hos Nevs och är registrerat, och ska köpas loss av Jihad. Pengarna är betalda.

Till pengarna: Vad har EV Electra betalat?

– Det kan vi inte tala om, säger Nina. Evergrande har varit med hela vägen och haft en prislapp och är nöjda. Men alla andra parter som har varit intresserade har ställt frågan, "Vad får vi om vi lägger produktionen i Trollhättan?" Jihad har inte villkorat någonting, frågat efter skattelättnader eller stöd, vilket i princip alla andra intressenter har gjort.

Trollhättans kommunstyrelses ordförande Peter Eriksson (M) håller med.

– Det kommer inga pengar från Trollhättans kommun eller staten, säger Peter Eriksson. Vi riskerar inga skattemedel. För oss finns ingen ekonomisk risk, men en uppsida om vi får tillverkning i Trollhättan. Vårt näringsliv mår gott, ungdomsarbetslösheten är den lägsta på mycket länge. Vi äger testbanan utanför fabriken, en del mark och fastigheter. Eventuellt säljer vi till EV Electra, jag gör inga dåliga affärer.

Jihad Mohammad svarar

Hur mycket pengar som behövs för att färdigställa Emily GT för produktion och sedan starta tillverkningen vill ingen part berätta. Tre miljarder har nämnts i spekulationer. Jihad ger en hint av vad det kan kosta att göra bilen färdig:

– Himlen är gränsen, men under 1,5 år går det kanske åt 500 miljoner dollar, säger Jihad. Kanske mer, kanske mindre. Allt detta är säkrat. Och jag håller på att säkra mer kapital.

Har du dessa pengar?

– Jag är inte skyldig någon några pengar, säger Jihad. I den arabiska världen går ägaren i fängelse om man inte kan betala sina skulder. I min religion är man emot att låna pengar.

När räknar du med att tjäna pengar på EV Electra?

– När jag startar produktionen, jag räknar mina investeringar som noll. Vi har vänner som vill vara med.

Varför ge sig in i bilbranschen där konkurrensen är hårdare än någonsin, speciellt bland elbilar? Det måste finnas andra lönsammare branscher att ge sig in i för att tjäna pengar?

– Jag har pengar i andra branscher, bilbranschen är dålig om du har skulder, det är att låna pengar som är problemet. Inte bilbranschen.

Hur ser tidplanen ut för projektet och vilken volym planerar du för?

– Tidplanen är upp till ingenjörerna, förklarar Jihad. Jag vet inte – när folk säger att jag inte kan bygga bilar stämmer det, jag kan knappt hantera en skruvmejsel, så jag ska inte bygga bilar, jag ska se till att folket har tillräckligt med pengar att göra bilar. Volymen: kanske 100 000 år, kanske mer.

Är ett pris på 80 000 euro rimligt? Det låter billigt.

– Vi är ett nytt märke på marknaden som konkurrerar med giganter, jag kan inte konkurrera med Tesla och Mercedes, så jag måste nöja mig med mindre vinst och sälja mycket. Men svensk ingenjörskonst, svensk design – bilen säljer sig själv.

Det finns många som är oroliga för hur det här äventyret ska sluta. Vad vill du säga till dem?

– Det är inte mitt förflutna som ska döma mig, alla investerare har haft möjligheten att köpa ett svenskt företag. Men inga svenska pengar kom. Jag var den enda som ville. En arabisk kille med mitt namn ... GM misslyckade med Saab. Jag förtjänar chansen att visa att jag kan lyckas. Fabriken ska öppna, bilarna ska byggas, vi ska klara av det, vad som än dyker upp i vår väg. Jag är envis. Den 9 juli är det min födelsedag, då kommer det en stor överraskning i Trollhättan!

Alriks funderingar: Är EV Electra ens värda chans?

Om framtiden vet vi inget, förutom att den sällan blir som vi tror. Och nu är det många som tror om Emily GT:s framtid. Om biltillverkning i Trollhättan. Om EV Electra.

Bilindustrin är extremt skakig och att ge sig in i ett nytt projekt med ett nytt varumärke är hur man än ser på det djärvt. Förmodligen också dumdrigt.

Företaget EV Electras tidigare verksamhet är inget att bygga på, det vet vi alla. Men kapitalet, och tron som Jihad Mohammad har, kan däremot vara det. Förhoppningsvis också Emily GT.

Det är klart att det hade varit tryggare om ett stort känt och erkänt finansiellt stabilt företag köpt Nevs projekt. Nu seglar vi mer i dimma och jag hoppas att den lättar.

Men vem hade väntat sig att Tesla skulle slå till?

Jag tror absolut inte att Nina Selander och Evergrande sålt projekten mot bättre vetande och att Jihad Mohammad kommer att sälja dem vidare i en märklig rockad. Utan ingenjörerna i Trollhättan är bilarna tämligen värdelösa.

Kan det handla om en förhoppning att göra miljarder på en börsintroduktion? I dagsläget känns det som att den tiden sprungit förbi elbilarnas värld. Där finns det för många brända investerare, stora som små.

Min förhoppning är att projektet verkligen ska löpa i hamn, att Emily GT ska byggas i Trollhättan.

Om det sedan är realistiskt vet ingen, men vem förlorar på att de görs ett rejält försök? Förmodligen bara de som satsar sina pengar på det. Är man för positivt naiv om man hoppas att de lyckas?

Den blåsiga starten kan man nog överleva, men inte en hård ekonomisk skandalgrundstötning.



FILM: <https://youtu.be/465LBnBywDw>



7. Nevs-köparen: "Bästa elbilen jag någonsin kört"

Av Maths Nilsson

6 december 2023, 16:13

Nu berättar EV Electras vd Jihad Mohammad fler detaljer om satsningen på den svenska elbilen Emily GT som ska tillverkas i Trollhättan. – Det är den bästa elbil jag någonsin kört, säger Jihad Mohammad.



Efter några dagars sejour i Sverige där han presenterades som köpare av elbilsprojekten Emily GT och Pons har EV Electras vd Jihad Mohammad kommit hem till värmen i Libanon. Men trots vinterkylan i Sverige hamnade han i hetluften och har direkt utsatts för granskning i flera svenska medier.

– Vissa svenska tidningar verkar älska affären, medan vissa verkar vilja slå ner på mig. Jag kan ta produkten vart jag vill, men jag valde Trollhättan för satsningen, säger Jihad Mohammad.

Att han valde att satsa på projekten beror dels på bilen, men framförallt för den otroliga anda som finns i Trollhättan.

– Det är den bästa elbil jag någonsin kört, vi har världens bästa bil. Men framförallt är det en produkt av Trollhättan. Jag skulle kunna ta produkten vart jag vill men jag valde Trollhättan, säger Jihad Mohammad.

Nästa vecka kommer han tillbaka till Sverige för att börja den fortsatta satsningen. För Carup berättar han att det kan bli ytterligare modeller förutom sedanen som redan visats. Nevs har tidigare visat skisser på en kombi, en coupé och en cabriolet. Men det finns mer i bakfickan.



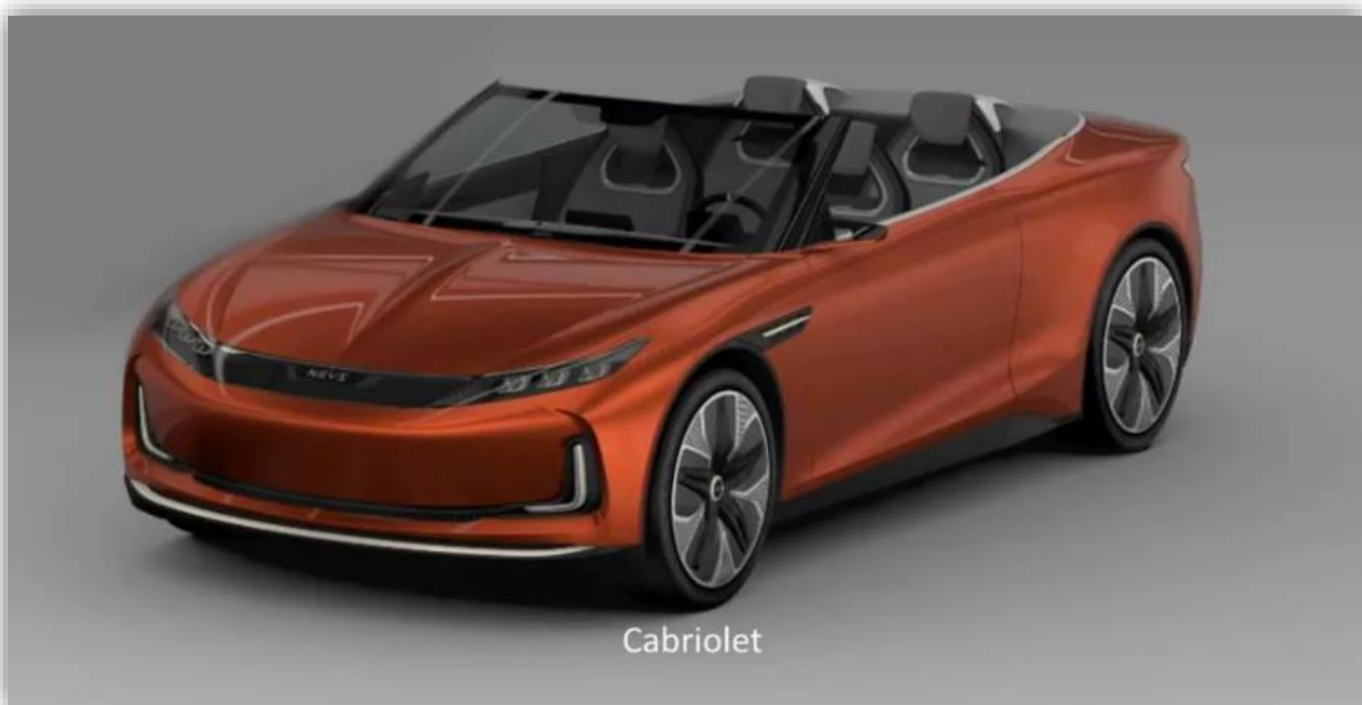
– Vi kommer till och med att tillverka designer som inte har visats. Vi har inte dragit igång det här för att bygga bara en modell.

Det har tidigare talats om att EV Electra förbereder ett samgående med DrazCanna Inc för att komma in på börsen i New York, men den som hoppas att snart kunna köpa aktier i EV Electra kan få vänta. Börsnoteringen kan dröja. DrazCannas aktiekurs har dock gått upp 1600 procent senaste halvåret.

– Jag tror inte att vi behöver ta in mer kapital i det här läget. Alla som äger aktier i EV Electra tror så mycket på det här att de vill behålla sina aktier. Vill man köpa in sig behöver man hitta någon som vill sälja aktier och det kan bli svårt.

Att elbilar presenteras långt innan tillverkningen startar och att företag börja ta in föreställningar är vanligt. Tesla fick till exempel in över en miljon förbeställningar av Cybertruck, fyra år innan tillverkningen startade.

– Vi behöver inte göra det. När bilen är redo kan alla komma och testa den och ser ut fantastisk den är och beställa den då, säger Jihad Mohammad.



**LÄS MER:**

- [Tillverkas i Saabs fabrik – de köper Emily GT](#)
- [Ägaren av Saab-fabriken: "Positivt att något händer"](#)
- [NEVS-köparen tog fram elbil som gör 400 km/h](#)
- [Köparen av elbilen Emily GT ifrågasätts: "Negativa"](#)
- [Så räddade hon svenska elbilen: "Många sa att det inte går"](#)
- [Mötet i Trollhättan klart: "Svensk produkt med Saabs..."](#)

**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

8. Emily GT-köparens förra elbilsäventyr slutade med haveri och polisanmälan

Av reporter Johan Kristensson

Publicerad 8 dec 2023 kl 19.06 Uppdaterad 8 dec 2023 kl 21.54

Nevs-aktuelle Jihad Mohammad sa sig beredd att investera 500 miljoner dollar i en brittisk elbilstillverkare. Investeringen uteblev dock och samarbetet havererade. I stället slutade det med en polisanmälan om bilstöld – av en bil hans bolag senare visade upp som sin egen modell.



*Jihad Mohammads EV Electra är numer ägare till Nevs-bilarna Emily GT och Pons.
Bilden är ett kollage.*

För en vecka sedan presenterade Nevs-vd:n Nina Selander att den snudd på konkursade biltillverkaren i Trollhättan nått ett genombrott. Hon kunde glatt meddela att Nevs har hittat en köpare av de båda bilprojekten Emily GT och Pons – den libanesiske affärsmannen Jihad Mohammads elbilsstartup EV Electra.

– Dagens besked är underbart. Engagemanget för att ha verksamheten i Trollhättan handlar inte bara om den lokala närvaron utan säkerställer också våra projekts unika identitet. Vi är två företag som förverkligar gemensamma drömmar och det är ett avgörande ögonblick för både Nevs och EV Electra, säger Nina Selander, vd för Nevs, i ett pressmeddelande.

Jihad Mohammed sa att han hoppades kunna dra igång tillverkningen av Emily GT på Stallbacka i Trollhättan redan sommaren 2024, och att de som mist sina jobb skulle få dem tillbaka – de första redan i januari. Han betonade att det var människorna och lokalerna han var ute efter, inte bilprojekten som sådana.



Nevs elbilsprojekt Emily GT. Nevs

Detroit Electric

Men det här är inte första gången EV Electra engagerar sig i en liten elbillstillverkare med grandiosa löften om investeringar och serieproduktion. 2021 inledde bolaget ett samarbete med den brittiska elbillstillverkaren Detroit Electric.

Albert Lam, vd för Detroit Electric, lovordade till en början satsningen. EV Electra sa sig beredda att investera mer än 500 miljoner dollar, motsvarande drygt 5 miljarder kronor med dagens växelkurs.

Men samarbetet kom att sluta med brutna avtal, osämja, hårda anklagelser, oenighet om patent, en försvunnen sportbil i miljonklassen – samt en polisanmälan om stöld.

Inte nog med det. Ett halvår senare marknadsförde EV Electra vad som förefaller vara exakt samma bil som anmäls stulen – som sin egen. Ny Teknik kan nu berätta den spektakulära historien om hur det senast gick då EV Electra med buller och bång klev in hos en liten elbillstillverkare och lovade guld och gröna skogar. En av huvudpersonerna är norrmannen Jan Petter Kamark.

– Jag hoppas att min historia kan bidra till att Nevs gör klokare val för sin satsning på elbilar. Jag hoppas att människorna i Trollhättan lyssnar på mina erfarenheter av Jihad Mohammad och EV Electra, tar lärdom och hittar en värdig partner, säger Jan Petter Kamark till Ny Teknik.

Men först måste vi backa bandet lite.

SP:01 presenterades 2013

Jan Petter Kamark var med och grundade bilåterförsäljaren Carpoint redan 1998, och satte tidigt på elbilar. Han började jobba med den brittiska elbillstillverkaren Detroit Electric kring 2015–2016, och blev norsk återförsäljare.

Varumärket Detroit Electric har anor från början av 1900-talet men la ner tillverkningen 1939. 2008 återupplivades märket av Albert Lam, före detta vd för Lotus Engineering Group och tidigare även chef för Apple Computer i Asien.

2013 visades bilmodellen SP:01 upp för världen, en sportig två-dörrars roadster med ett litiumpolymerbatteri om 37 kWh, byggd på samma plattform som Lotus Elise men med en kaross som ritats av Albert Lam själv.

Bolaget fick flera stora kapitalinjektioner från olika investerare och gjorde omtag efter omtag, men kom aldrig i gång med serieproduktionen.

EV Electra träder in

Hoppet återuppväcktes hösten 2021 när Jihad Mohammad och hans bolag EV Electra kom in i bilden. EV Electra meddelade att de var villiga att investera minst 500 miljoner dollar i Detroit Electric. Vid det här läget hade Detroit Electric även börjat fokusera på bränslecellsteknik.

– Vi är stolta över att säkra denna investeringsrunda som kommer att ge bränsle för nästa steg i vår expansion, sa Albert Lam i ett uttalande då.

När EV Electra presenterade Detroit Electric [i sitt pressmeddelande om investeringen](#) så lyftes särskilt 120 patent gällande SP:01 fram, liksom att bolaget totalt skulle bidra med över 900 patent relaterade till batteri- och bränslecellsteknik.

Men något gick snett på vägen. Uppgifterna om vad går isär. Enligt Jihad Mohammad saknade Detroit Electric de patent han var ute efter och beslutade sig därför för att avblåsa affären.

– De hade bara ansökningar, inga patent. Vem som helst kan ansöka om patent, men det betyder ingenting, säger Jihad Mohammad till Ny Teknik dagen efter nyheten om att hans bolag köpt Emily GT och Pons presenterats.

– Vi gav honom (Albert Lam, reds. anm) 90 dagar på sig att ge oss alla dokument och patent och allt. Men han presenterade ingenting. Så vi avbröt avtalet, säger Jihad Mohammad.

Ny Teknik har varit i kontakt med Albert Lam. Han uppger dock att han inte vill bli associerad med Jihad Mohammad och avstår först från att lämna några kommentarer. Som en kommentar till ett inlägg från en EV Electra-anställd på LinkedIn för ett år sedan skrev Albert Lam [följande](#), vilket en [Reddit-användare först uppmärksammade](#):

”Skamlöst. EV Electra stal vår bil och gjorde intrång i vår design. Hur vågar du sätta ett Electra-märke på en av våra Detroit Electric SP:01-bilar?”

900 patent?

Jihad Mohammad är i en intervju tydlig med att Detroit Electric enligt överenskommelsen skulle bidra med 900 patent.

– Efter att vi skrivit under avsiktsförklaringen bad vi dem visa sina 900 patent, men det kunde de inte. Det var bara ansökningar om patent, vilket vem som helst kan lämna in hur många som helst av, säger han, men tillägger senare att det kanske fanns fyra eller fem patent.

Ny Teknik har av Detroit Electric tagit del av ett utdrag av det avtal som parterna slöt den 3 november 2021, där parternas åtaganden sammanfattas. Av utdraget framgår hur mycket EV Electra ska investera liksom vad Detroit Electric ska bidra med i form av bland annat immateriella tillgångar (patent, varumärken etc). En översiktlig koll i patentdatabaser visar att Detroit Electric förmodligen hade kunnat leva upp till sin del av avtalet med avseende på immateriella tillgångar. Ingenstans i sammanfattningen av avtalet står det att Detroit Electric har 900 patent att bidra med.

Ny Teknik har även tagit del av ett brev som Detroit Electric uppger att bolaget skickade till EV Electra den 8 december 2021, där Albert Lam avbryter det bindande avtalet med EV Electra med omedelbar verkan. Jihad Mohammad uppmanas också att betala för den bil som är på väg till honom, men där någon betalning inte har mottagits.

Jihad Mohammad, å sin sida, menar att överenskommelsen som slöts den 3 november bolagen emellan aldrig var bindande utan enbart en avsiktsförklaring.

Polisanmälan i Norge

Men polisanmälan i Norge då, vad låg bakom den? Här går åsikterna rejält isär, och Ny Teknik har inte med bestämdhet kunnat verifiera vad som faktiskt skett. Enligt Jan Petter Kamark gick det till så här:

Inför en investerarräff i Tyskland i slutet av oktober 2021 bad Albert Lam att Jan Petter Kamark skulle ta med sin egen SP:01. Jihad Mohammad deltog på denna träff. Anledningen till att Albert Lam bad om just denna bil var för att den var särskilt välbyggd.

– Jihad provkörde den och blev överbegeistrad. Han ville köpa den, säger Jan Petter Kamark.

En bild från investerarräffen visar hur Jan Petter Kamark och Jihad Mohammad sitter tillsammans i bilen.



Jan Petter Kamark och Jihad Mohammad tillsammans i Detroit Electrics SP:01 i Tyskland hösten 2021. Detroit Electric

Jihad Mohammad bad Jan Petter Kamark att skriva över ägandet på honom, från den 12 november 2021. Jan Petter Kamark tog en kopia av registreringsbeviset med uppgifter om ägarbytet och gav det till Jihad Mohammad, mot löfte att han skulle få betalt. Enligt fakturan var det överenskomna priset 98 500 euro, som vid den tiden motsvarande ungefär en miljon kronor.

I väntan på betalning och transport förvarades bilen på ett lager i Antwerpen i Belgien. Men betalningen kom aldrig. Och plötsligt en dag var bilen borta från lagret.

Exakt hur det gått till vet Jan Petter Kamark inte. Men han misstänker att Jihad Mohammad eller någon av hans medarbetare har använt sig av kopian på registreringsbeviset där det stod att bilen skulle bli hans, och på så sätt fått med sig bilen. Enligt Jan Petter Kamark så har försäkringsbolaget talat med lagret som intygat att bilen inte blivit stulen, utan utlämnad på vanligt sätt. Därefter har den enligt ett transportintyg som försäkringsbolaget fått ut från fraktbolaget blivit lastad på en båt och förd till Beirut. Mottagare enligt transportintyget är Jihad Mohammad.

Senare, bland annat den i maj 2022, har EV Electra använt vad som förefaller vara exakt samma bil i den egna marknadsföringen. I ett inlägg på Twitter kallar EV Electra bilen för Quds Roadster. Om även loggan på motorhuven är utbytt går inte riktigt att se, men på registreringsskylten står det EV Electra.

– I min värld, där saker och ting ska vara uppriktiga, så är det här helt ofattbart, säger Jan Petter Kamark.



Den här bilden la EV Electra upp på Twitter (numer X) i maj 2022. Men nu kallas inte bilen Detroit Electric SP:01, utan EV Electra Quds Roadster. Skärmdump

Hur gick det med polisanmälan?

– Som det brukar göra. Polisen har svårt att göra något och behöver använda Interpol eftersom det skett utomlands. De hade inte tid att utreda saken mer, säger Jan Petter Kamark.

Ny Teknik har tagit del av dokumentation som stödjer berättelsen ovan, bland annat bekräftelse på polisanmälan, registreringsbevis, transportintyg och faktura för bilen ställd till EV Electra. Vi har upprepade gånger sökt polisen i Norge för mer information om hur polisutredningen har gått, men utan att få några svar bortsett från att polisen inte längre jobbar med den.

Jihad Mohammads version

Jihad Mohammad har fått ta del av förloppet som beskrivs ovan och tillbakavisar flera av uppgifterna. Han menar att han har betalat för bilen. Bilen har heller aldrig förvarats på något lager i Belgien, enligt honom, utan användes av honom i Europa en tid innan han fraktade den till Libanon.

– Du kan inte frakta en bil utanför Europa utan att kunna visa att du är ägare. Registreringsbeviset visade att jag är ägare, säger Jihad Mohammad.

Jan Petter Kamark hävdar att du inte har betalat för bilen?

– Han kan hävda vad han vill, men varför är den då registrerad i mitt namn, säger Jihad Mohammad.

Betalade du för bilen?

– Ja, och jag har ett kvitto som visar att den tillhör mitt företag i Libanon, säger han och skickar senare samma registreringsbevis som Ny Teknik tidigare har fått från Jan Petter Kamark, med en anteckning om att EV Electra är ägare till bilen från den 12 november 2021.

Polisanmälan gjordes av Jan Petter Kamark den 4 januari 2022 till polisen i Trøndelagen i Norge.

Varför gjorde han en polisanmälan om du har betalat för bilen?

– Du kan gå till polisen och säga att jag har stulit 1 000 euro från dig. Tror de dig så ber de mig att komma till polisstationen. Men de har aldrig hört av sig till mig, säger han och menar att det hade varit lätt för Jan Petter Kamark att ge hans kontaktuppgifter till polisen.

– Hade de ringt hade jag svarat. Har jag problem i Norge har jag problem i hela Europa, säger Jihad Mohammad.

På frågan varför EV Electra senare la upp en bild på Twitterkontot med en bild på SP:01, märkt som EV Electra Quds Roadster, säger Jihad Mohammad att det ändå inte var en bil från Detroit Electric, utan Lotus.

Spelar det någon roll, den var ju ändå inte er?

– Jag har tillåtelse att använda den, eftersom det är ett chassi från Lotus från 2008 som du kan köpa av tredjepartstillverkare på nätet, säger Jihad Mohammad.

Några försäkringspengar för bilen har Jan Petter Kamark inte fått. Efter händelserna med EV Electra har hans bolag Carpoint Norge gått i konkurs. Förlusten av bilen har påverkat bolaget men han beskriver snarast det som en kontrollerad avveckling av andra skäl, och bedriver numer verksamheten i det nya bolaget Carpoint A/S.

Jan Petter Kamark beundrar det som en gång var den svenska biltillverkaren Saab, och hoppas att utvecklingen tar en annan väg än den som nu inletts.

– Min erfarenhet är att Jihad Mohammad aldrig var i någon som helst position att vara med och utveckla framtidens elbil. Varken när det gäller pengarna eller sättet han jobbade på, säger Jan Petter Kamark.

EV ELECTRA

Kryptovaluta och kit-bilar

Efter presentationen av EV Electra som köpare av Emily GT och Pons har det framkommit en rad uppgifter i andra medier, bland annat:

- 2021 lanserade EV Electra en kryptobaserad token (Evnw) på svensken Anthony Normans marknadsplats World Equity Expo. Men enligt Jihad Mohammad behöll Anthony Norman själv de pengar som folk betalat för tokens, och han avbröt därför samarbetet. Anthony Norman sitter häktad för grovt bokföringsbrott, rapporterar [Dagens Industri](#).
- En annan av de bilar EV Electra visat upp som sin egen modell, EV Electra Rise, är av allt att döma en kit-sats från tillverkaren K1 Attack, vilket framgår i [samma Reddit-tråd som ovan](#) och som därefter även har rapporterats av den fristående [motorjournalisten Peter Esse](#). Peter Esse konstaterar även att EV Electras bild på modellen Suvlectra föreställer en Skywell ET5 och är hämtad direkt från den kinesiska tillverkaren Skywell Autos bildbank.



Jihad Mohammad säger att man drog sig ur affären eftersom Detroit Electric "var ett skalbolag", har Sveriges Radio rapporterat tidigare i dag.



9. Första elbilen från Ferrari kan få navmotorer

Posted by Kristofer Rask december 6, 2023

Ferrari filar på en elbil som man ska visa upp mot slutet av 2025. Tidigare i våras berättade företagets VD Benedetto Vigna att arbetet flyter på bra, och att man bitvis ligger före schemat.



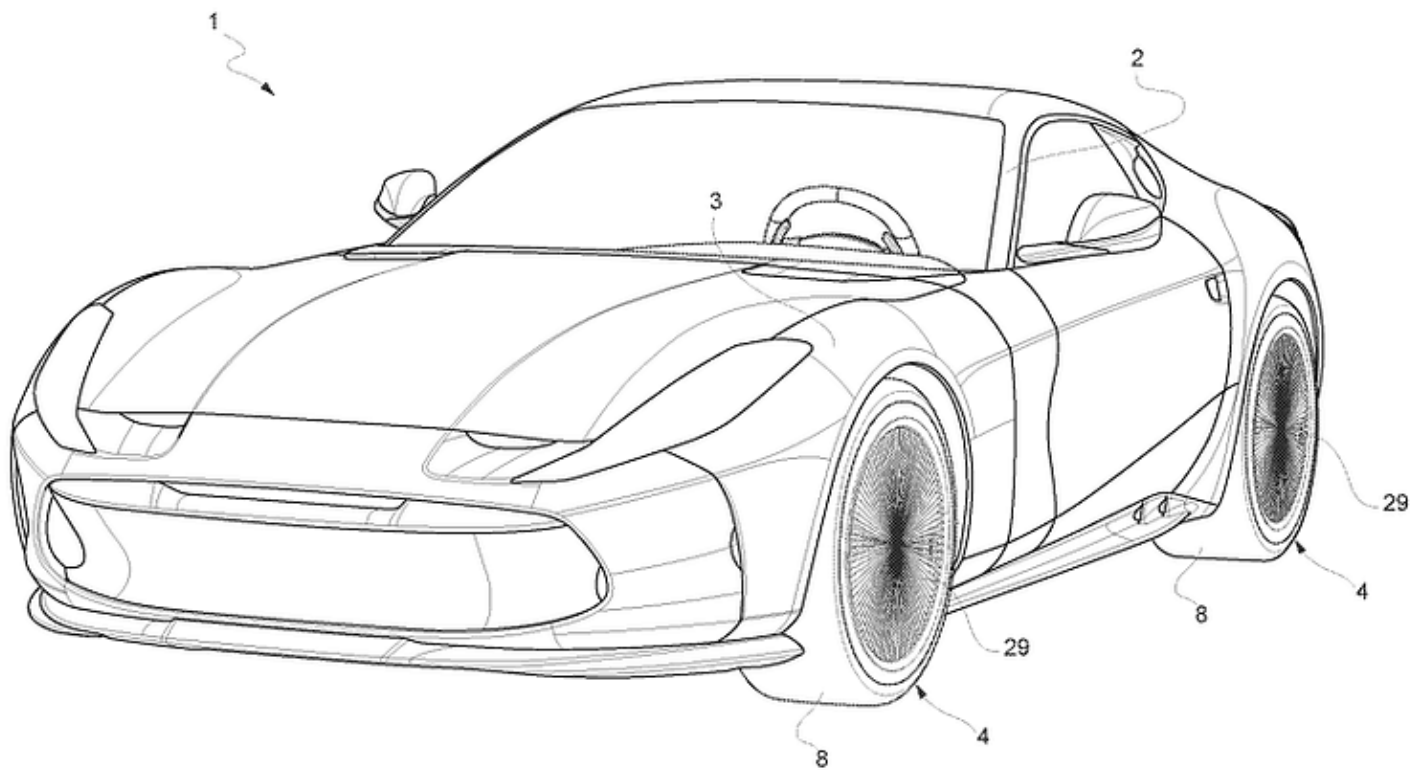
Eldriven Ferrari med navmotorer.

Sportbilstillverkaren har varit sparsamma med detaljerna om den kommande modellen men bilsajten Carbuzz har nu kommit över handlingarna som kan avslöja en del av teknikerna som vi skulle kunna få se i en el-Ferrari. Bilsajten har nämligen rotat i USA:s Patent och varumärkes-register.

Handlingarna visar att Ferrari skissar på en ny typ av navmotor. Det är inget nytt i sig, men Ferrari säger sig ha förenklat komplexiteten mot liknande konstruktioner.

Styrkan som Ferrari ser med tekniken avhandlas också. Den ska bland annat göra den elektriska drivlinan mer effektiv och så frigör den utrymme till att skapa en rymligare interiör. Dessutom kan den göra det möjligt att skapa ett bättre upphängningssystem som ska ge bättre förarkontroll och köregenskaper.

Om Ferrari gör verklighet av patentet återstår att se. Tidigare patentritningar har **visat ett mer traditionellt upplägg på motoruppsättningen.**



Patent Application Publication Nov. 2, 2023 Sheet 4 of 5 US 2023/0347730 A1

FIG. 4

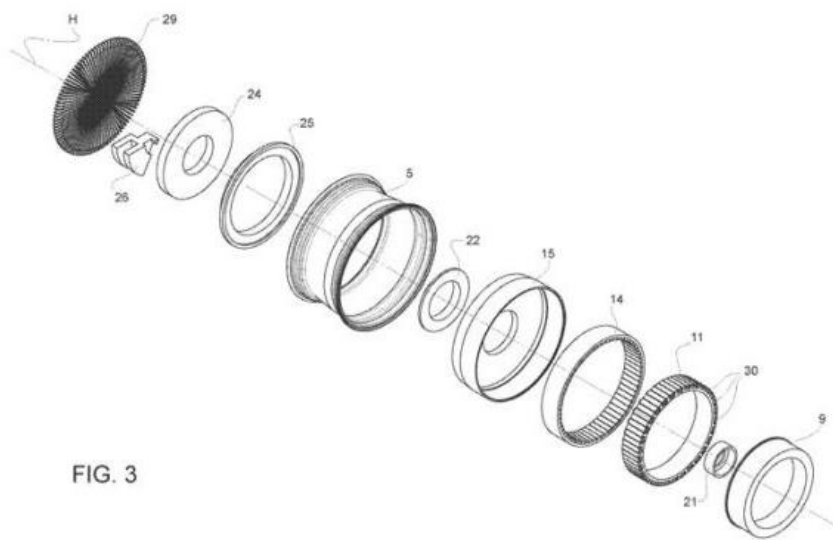
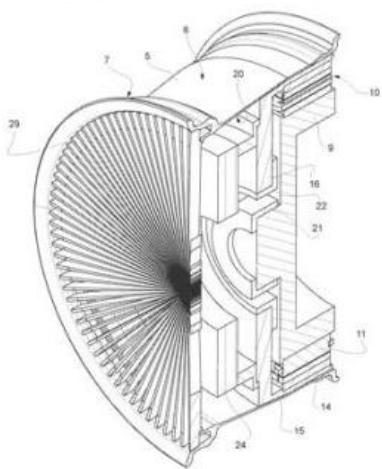


FIG. 3

Patent Application Publication Nov. 2, 2023 Sheet 3 of 5 US 2023/0347730 A1

Navmotorn som Ferrari patenterat.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



10. Morgan visar koncept på eldriven trehjuling

7 dec 2023

Brittiska sportbilstillverkaren Morgan känner sig för i den eldrivna världen och visar nu ett koncept.



Morgan XP-1 är en trehjuling eldriven sportbil med en minst sagt klassiskt utseende baserad på deras modell Threewheeler. Konceptet är alltså långt ifrån de futuristiska studier vi är vana att se från bilvärlden. Originalen byggs också efter en konstruktion som presenterades redan i början av 1900-talet.

Inte helt oväntat driver elmotorn på de båda hjulen fram och levererar en effekt på 100 kW, eller 136 hästkrafter, och ett vridmoment på 340 Nm. Batteriet är också betydligt mindre än hos koncept från både andra koncept och de flesta av dagens elbilar. 33 kWh rymmer det, vilket ger trehjulingen med en vikt som enligt Morgan är omkring 700 kilo en räckvidd på 24 mil. Vilken effekt det går att ladda batteriet med framgår inte, men bilen ska ha snabbbladdning och även tvåvägsladdning.

Morgan är tydliga med att det handlar om ett koncept och lovar ingen serietillverkning. Men ändå planeras tester under kommande två år, så någonting borde de ändå ha planerat för framtiden.

Morgan XP-1 är heller inte det första eldrivna konceptet av Threewheeler. 2016 visades en version med mindre batteri och svagare motor, men samma räckvidd på 24 mil.

(Framhjulsdriven? Jag ser inga drivaxlar RW)



Carl Undéhn



11. Italienska polisen väljer Alfa Romeo Tonale

Av Maurizio Bertera 1 december 2023 (redigera den 1 december 2023 | 18:39)

Efter Giulietta, Giulia och Stelvio bär även Bisciones senaste SUV uniformen. Det kommer att finnas 850 Tonales som kommer att bli en del av bilflottan under första halvåret 2024, med specifik utrustning för tjänsten



Polisen väljer Alfa Romeo Tonale.

Det är en lång historia mellan Alfa Romeo och italienska statspolisen. Ett band som började 1952 med den speciella 1900 Super TI som omedelbart blev "Panther" i Flying Squad, även om symbolen på bilarnas sidor officiellt skulle dyka upp först i början av sextiotalet. Sedan kom eran av 2600 Sprint och framför allt av Giulia, den absoluta huvudpersonen som också gav upphov till "Poliziottesco", en riktig filmisk trend, född som en b-film och under de följande åren blev en "kult". Alfetta, Alfasud, Giulietta (det sista valet för den nyfödda flygpatrullen, 1977) präglade sjuttiotalet medan de på åttio- och nittotalen var de 33, 75, 155. Sedan början av 2000-talet **har det funnits 156, 159 och Giulietta bilar från den statliga polisen**. Nu är vändpunkten med Tonale SUV.

Levereras till Stellantis stilcenter

Det kommer att finnas 850 Tonales som kommer att bli en del av den statliga polisens bilflotta under första halvåret 2024, resultatet av Stellantis seger i upphandlingen. Prisceremonin ägde rum på Stellantis stilcenter i närvaro av inrikesminister Matteo Piantedosi, polischefen och generaldirektören för allmän säkerhet Vittorio Pisani, Alfa Romeos VD Jean-Philippe Imparato och Stellantis Italias verkställande direktör Santo Ficili.



160 hästkrafter och specifik utrustning

Den modell som valts ut som den första höghjuliga "Pantera" i polisens historia är den som drivs av en 1,5 bensinmotor med 160 hästkrafter och ett vridmoment på 240 Nm som släpps ut till fronten. Växellådan är en sjuväxlad dubbelkopplingslåda, redo att markera utvecklingen från eller till 100 km/h på 8,8 sekunder, medan toppfarten är 212 km/h. Den specifika utrustningen inkluderar det **ballistiska och anti-splitterskyddssystemet** och det tekniska "Mercurio Extended"-systemet, som används för att påskynda kontroller under operativa insatser. Från och med december kommer Tonale att distribueras till de allmänna förebyggande och offentliga räddningskontoren vid alla polishögkvarter och till de viktigaste polisstationerna.



12. Volvo Museum stängs – sista chansen till ett besök

Av Maths Nilsson

7 december 2023, 10:58

Nu finns sista chansen att besöka Volvo Museum i Göteborg innan museet stängs för gott före jul. Sedan ställs Volvos klassiker i ett lager – hälften så många bilar får plats i nya World of Volvo. – Det är jättemånga som vill komma innan stängningen, vi har extra öppet den 20 december, säger kommunikationschefen Ulrika Sandfjord.



Rundtur på Volvo museet: <https://youtu.be/jCjNFbhxZrg>

Volvomuseet i Arendals hamn i Göteborg har varit öppet i 28 år, men snart är det slut. Den 20 december bommar museet igen för alltid, och nu tar många chansen att göra ett sista besök. Här kan du se Volvos mest berömda bilmodeller från 1927 och ända fram till idag. Just nu finns det dessutom utställningar om uttryckningsfordon och Volvos häftigaste prestandamodeller.

Inför stängningen är det många som tar sista chansen att göra ett besök. Snart ställs bilarna i ett lager i väntan på att nya World of Volvo ska öppna i april nästa år. Även om World of Volvo blir stort och glänsande elegant kommer inte lika många klassiker att kunna ställas ut.

– Runt hälften av alla fordon kommer att följa med till World of Volvo, säger Ulrika Sandfjord.

Men Volvo kommer inte sälja ut eller skrota bilarna som inte får plats. Istället ställs de in i ett nybyggt lager på Hisingen. Och Carup kan avslöja att det kan finnas en chans att få spana in unika bilar ur Volvos stora samling i framtiden.



– Vi gör oss inte av med en enda pinal. Vi planerar att ha ”behind the scenes”-visningar av lagret, det blir en tuffare typ av museum, men det kommer inte öppna ännu på ett tag, säger Ulrika Sandfjord.

World of Volvo byggs nu klart bredvid Liseberg och kommer att innehålla mer än ett bil-museum. Det är ett upplevelsecenter som är ett samarbete mellan Volvo Cars och Volvo Group. Byggnaden har en yta på hela 22 000 kvadratmeter och Volvo-företagen hoppas att det ska bli en av Göteborgs främsta mötesplatser.

World of Volvo öppnas i april nästa år, men bara hälften så många klassiska bilar ställs ut. Här kommer det att hållas både rockkonserter och ställas ut nya och gamla bilar och lastbilar. Det kommer att finnas restauranger, konferensmöjligheter och mycket annat.

– World of Volvo utgör en unik möjlighet för besökare att uppleva varumärket Volvo på ett nytt och oförglömligt sätt. Vi ser fram emot att välkomna en publik från hela världen till denna nya destination, säger Magnus Wrahme, vd för World of Volvo.

LÄS MER:

- [Polestar 1 går i graven – så kan du säkra sista bilen](#)
- [En av Sveriges mest älskade bilmodeller fyller 30 år – här...](#)
- [Sista chansen att köpa ”ny” Volvo V70 – se otroliga skicket](#)
- [Sista chansen någonsin att köpa ny Volvo med diesel](#)
- [Panikrusning till bilhandlare – sista chansen ikväll att få...](#)
- [En av de 240 sista Volvo 240 säljs – ägdes av 101-årig dam](#)



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



13. Svenska elmotorcykeln Rgnt i konkurs

Av Bobby Green 2023-12-06 kl 14:20

Det höll några år.



FILM: <https://youtu.be/qZMnbp04fqc>

2019 grundades det svenska företaget Rgnt som erbjuder helt eldrivna motorcyklar i retro-stil. Under förra året lämnade dock grundaren sin vd-post, och innan 2022 var över hade han även hoppat av styrelsen och sålt allt sitt innehav. Efter det tillsattes den tredje vdn på ett år och omsättningen förra året ökade från 4,9 till 16,8 miljoner kronor. Men minusresultatet växte från 33,9 till 55,5 miljoner kronor. Förra månaden fick man en påfyllning i kassan med 13,8 miljoner kronor men det räcker alltså inte, och nu försätts företaget i konkurs. Den största anledningen till detta sägs vara att man trott att man skulle sälja fler hojar än man faktiskt gjorde. Prognosen för 2023 låg runt 800 men istället landade siffran på 150 sålda exemplar. Komponenterna till hojarna måste betalas i förskott och företaget ska enligt uppgift ligga ute med förskottsbetalningar på 14 miljoner kronor.

Rgnt har runt 25 anställda. Nu letar konkursförvaltaren efter någon som kan tänka sig att köpa upp hela bolaget eller delar av det.



Bobby Green

14. Nya Qoros 3 Hatch – med svensk säkerhet

Publicerad 15 januari 2014

(uppdaterad 15 januari 2014)

Text Fredrik Diits Vikström

Nya Qoros 3 Hatch kan vara bilen som tar det kinesiska märket till Sverige. Det är också svenskar som ansvarat för bilens säkerhet.



För ungefär ett år sedan presenterade nya kinesiska bilmärket Qoros sin första produktionsbil, Qoros 3 Sedan. På Genèvealongen i mars är det dags för den andra.

Det handlar om en halvkombi som får namnet Qoros 3 Hatch och den är baserad på samma tekniska plattform som den första sedanmodellen. På längden mäter den 444 centimeter och till stora delar påminner designen om sedanens. Det bakre partiet, grillen, dimljusen och de främre stötfångarna har dock fått nya former.

Inuti bilen finns bland annat ett infotainmentsystem med en åttatums pekskärm och under huven sitter en turboladdad bensinmotor på 1,6 liter som kombineras med en manuell sexväxlad låda eller en automatisk dubbelkopplingslåda.

Qoros är kinesiskt men märket har också anställt över 250 västerlänningar med bakgrund hos olika biltillverkare, bland annat ett tjugotal svenskar som tidigare arbetat på Saab och Volvo. Det är till exempel en grupp säkerhetsexperter från Saab som ansvarar för bilarnas krocksäkerhet, **som redan fått högt betyg av Euro NCAP.**

Nu återstår det att se när Qoros kommer till Sverige. I slutet av förra året påbörjades försäljningen i Kina. Dessutom öppnade en återförsäljare i Slovakien. Under 2015 och 2016 planerar det kinesiska märket att expandera till fler marknader.



Fredrik Diits Vikström

**Mer från vi bilägare:
[Blågult avtryck i kinesiska Qoros](#)**

15. "En halv V8 ihop med banankardan – det hade ingen sett förut"

Publicerad 2023-05-15 07:03 Text Calle Carlquist

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning

Pontiacs märkliga bil har haft en särskild plats i Calle Carlquists bilintresse sedan tioårsåldern.

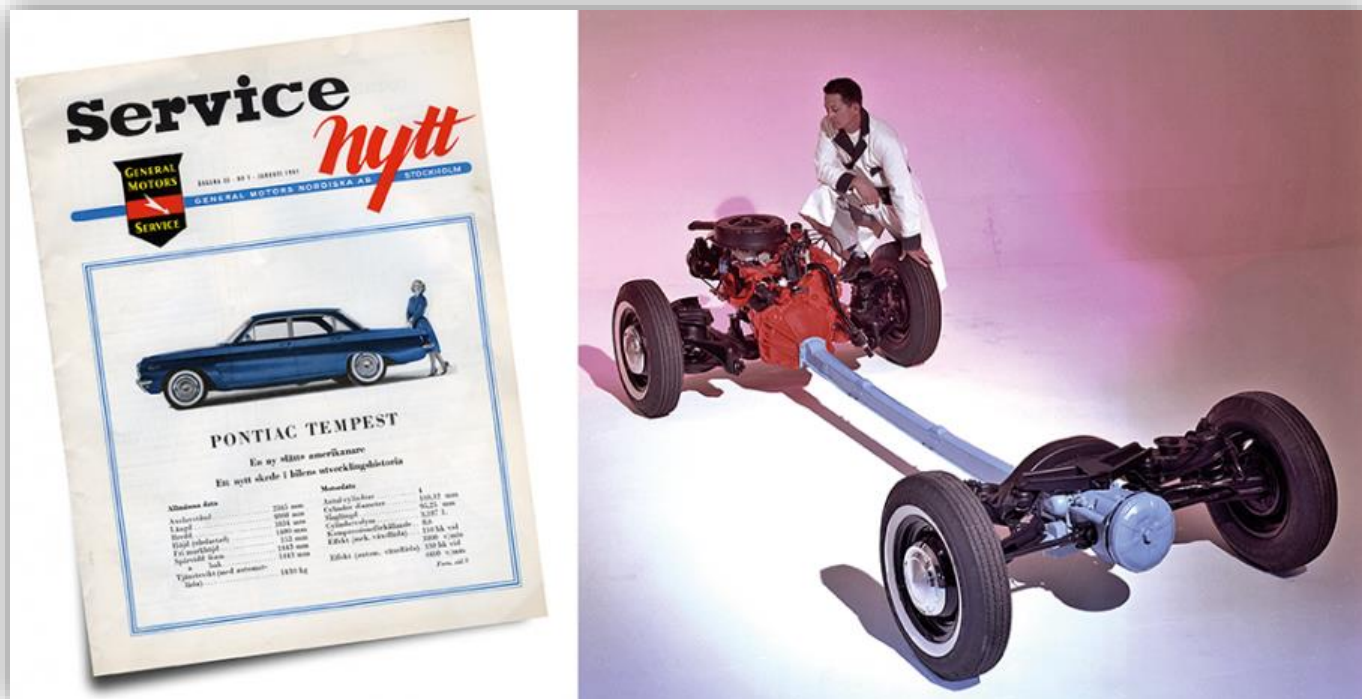


Somliga älskar gamla amerikanska bilars utseende men fnyser åt deras teknik. "Rörtångskärror" är ett begrepp jag stött på, men nog finns det gamla jänkare som bjuder på annat än stela bakaxlar, stötstänger och bladfjädrar.

Pontiac Tempest 1961 är en sådan. Den ingick i en trio "senior compacts" som General Motors lanserade för att fylla den marknadslucka som Volkswagen Typ 1 karvade åt sig med allt större framgång: småbilens. Åren före dök flera konkurrenter upp, som Chevrolet Corvair och Studebaker Lark 1959. Rambler lanserade sin American redan 1958, medan Ford Falcon och Plymouth Valiant följde 1960.

Pontiac hade en egen Corvairvariant på gång, Polaris, men den ansågs bli alltför dyr och utvecklingschefen John Z. DeLorean anslöt sig därför delvis till den linje kusinerna Buick och Oldsmobile skulle välja. Pontiac Tempest, Buick Special (och den något starkare Skylark) samt Oldsmobile F-85 blev nätta modeller med stora glasytor och släktartad framtoning. Under skalen skiljde det desto mer.

"Förbindelsen mellan motorn och växellådan utgjordes av en sinnrikt konstruerad, böjd kardanaxel"



Buick Special lanserades med sin sedermera långlivade V8 av lättmetall och 1962 även med en V6 (USA:s första i serieproduktion), som märkligt nog byggdes av gjutjärn. Oldsmobile F-85 fick året efter lanseringen världens första turboladdade bensinmotor för personbilar, Jetfire.

Ändå var Pontiac Tempest den tekniskt sett mest intressanta. Motorn utgjordes av högra halvan av Pontiacs 389 kubiktums V8, alltså en rak fyra på 3,2 liter. Den döptes till "Trophy Four" och erbjöds med antingen manuell eller (vilket var a world's first) automatisk växellåda placerad i bakvagnen, som i sin tur fjädrades av pendelaxlar. Detta berodde på att "bottenplattan" egentligen var en utsträckt variant av den som fanns på Corvair, som ju hade svansmotor och inget behov av kardantunnel. Förbindelsen mellan motorn fram och växellådan bak utgjordes av en sinnrikt konstruerad, böjd kardanaxel som löpte inne i ett rör under bilen. En halv V8 ihop med banankardan – det hade väl ingen sett förut.

Konstruktionen gav platt golv i fram- och baksäte, "utrymme för sex vuxna" som reklamen skröt, samt viktfordelning 50/50 (ett argument som nästan alltid använts för bilar med växellådan bak).

Pontiacs märkliga bil har haft en särskild plats i mitt bilintresse sedan jag i tioårsåldern lyckades stava mig igenom det exemplar av amerikanska Motor Trend där Tempest blev Årets Bil i USA 1961. Min äldste bror var prenumerant (han fick MT i julklapp varje år av pappa) och sparade alla tidningar. De anlände från USA en gång i månaden, inrullade i brunt skyddspapper. Många år senare skaffade brorsan just en Buick Special från denna tid och när jag började tjäna egna pengar stod en Tempest med fyra på inköpslistan före mjölk och kaffe.

En enda gång har jag tittat på ett exemplar. En bronsfärgad fanns i Solna och såg ut som på bilden här ovan, minus de vita däcksidorna och bakdörrarna. Priset kan ha varit 25 000 kronor, vilket jag tyckte lät alltför mycket runt 1990. Ibland har jag sört saken, som härom veckan då jag på Tradera såg januariutgåvan 1961 av gamla fina "Servicenytt" från General Motors Nordiska AB, årgång 32, till salu. "En ny lätt amerikanare" presenterades utförligt till synnerligen läskande layout. Ingen utom jag hade budat så för 79 kronor har jag nu i alla fall paper på Tempest och all dess speciella teknik.

16. "Shelby Cobra var svårtyglad men fruktansvärt snabb"

Publicerad 2023-12-03 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Carroll Shelbys recept på urstark amerikansk V8 i europeiskt chassi blev legendariskt direkt.



Carroll Shelby var en amerikansk entreprenörs- och racingprofil som saknar motstycke. Han föddes i Texas 1923 och dog 89 år gammal 2012.

Han var lång och utmärkte sig genom att bära en säregen, randig overall och cowboyhatt under sina år i racing. Det berodde på att han en gång 1953 kom för sent till starten och fick hoppa ned i sittbrunnen i sin mekaroverall och utan vidare åthävor bara dra när startflaggan föll.

Overallen blev därefter hans signum. Han både startade och konkursade en kycklingfarm. Han hade hjärtproblem från barndomen och genomgick på senare år en hjärttransplantation. I en krasch skadade han händerna men tävlade i alla fall, växlade med en hand och styrde med den andra – som var fasttejp på ratten.

I par med engelsmannen Roy Salvadori vann han 24-timmars på Le Mans i en Aston Martin DBR1/300, de formidabla vinsterna i loppet med Ford GT40 några år senare här utelämnade. Berättelsen om Carroll Shelby är helt enkelt larger than life – men den tog fart med en verkligt liten bil.

1961 stod anrika engelska sportvagnstillverkaren AC utan motor till sin roadster Ace. I Shelbys vision var bilen, efter lite förstärkningar, en perfekt bas för Fords nya V8 på 221, sedermera 260, kubiktum. I februari 1962 stod den första bilen klar, kycklinggul. När amerikanska biltidningar provade bilen passade Shelby snillrikt nog på att lackera om den mellan varven så att det framstod som om flera exemplar redan hade byggts.

Så startade segerparaden med vinster i otaliga amerikanska mästerskap och i Europa. Bland nedlagda skalper fanns Ferrari 250 GTO och muskulösa Corvetter. Shelby Cobra var svårtyglad men fruktansvärt snabb. Motorstorleken växte upp till 427 kubiktum och fantasifulla effektsiffror.



Cobra blev en hel kultur och "replikaindustri", med mer eller mindre påkostade kopior. Bilen på våra bilder är byggd på precis samma sätt som originalet.

SHELBY COBRA 1964

Nypris: 5 250 dollar.

Värde idag: Vid pressläggningen såldes en äkta 289 Cobra på www.rmsothebys.com.

Se sidan för pris.

Motor: Åttacylindrig V med stötstänger, central kamaxel och två ventiler per cylinder. Enkel Holley fyrportsförgasare. Volym 4 727 cm³. Max effekt cirka 300 hk SAE vid 5 750 v/min. Max vridmoment cirka 400 Nm vid 4 500 v/min.

Kraftöverföring: Motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 385/B 155/H 124 cm.

Chassi/hjulställ: Rörram. Tvärmonterad bladfjäder fram och bak. Fram undre triangellänkar, bak individuell upphängning med dubbelledade drivaxlar och undre triangellänkar.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart ca 240 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 5,5 s.

Uppgifter ur Automobil Revue 1964.

LIVSCYKELN

1961 Engelska AC Cars gillar Carroll Shelbys idé om att roadstern Ace förses med V8-motor från Ford.

1962 Första karossen flygs till Shelbys "fabrik" i Kalifornien. Bilen byggs i februari, motor på 260 kubiktum och fyrväxlad låda. I april ställs bilen ut i Fords monter på New York Auto Show. I första loppet i oktober bryter bilen i klassen för bilar över två liter.

1963 Första dubbelsegern, David MacDonald och Ken Miles på Riverside. Under hösten byggs bil nummer 170 och Cobra vinner amerikanska sportvagnsmästerskapen.

1964 Första tävlingsbilen med 427-motor vinner över flera Ferrari 250 GTO på Sebring. Cobra vinner GT-klassen på Le Mans och kommer fyra i totalen.

1965 I januari debuterar Shelbys färdigutvecklade 427-version av Cobra, i augusti är de 15 första tävlingsbilarna klara för leverans till väntande förare. Fabriken flyttar till lokaler vid Los Angeles flygplats. Fords GT40-projekt, en framtida Le Mans-vinnare, läggs delvis över på Shelby-American.

1967 Sista exemplaret av 427 Cobra Roadster byggs. Sista 289-exemplaret byggdes redan i slutet av 1965.



Calle Carlquist

17. Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A 1938



FILM: <https://youtu.be/8vWtBlh0i3g>

1930-talet var en tumultartad tid för många av världens främsta biltillverkare. Även när en ekonomisk depression svepte över stora delar av den globala ekonomin fortsatte Packard, Cadillac, Rolls-Royce, Duesenberg och många andra att lansera alltmer glamorösa, sofistikerade och dyra bilar. Mercedes-Benz förde Tysklands stolthet med sina magnifika åttacylindriga kompressormatade modeller, med början i 380 från 1933. Nästan omedelbart efter att 380 kom ut på marknaden började ingenjörer i Stuttgart utveckla en ersättare, eftersom de ansåg att 3,8-litersmotorn inte höll den prestandastandard de var ute efter. De introducerade snabbt den mäktiga 5-liters, 160-hästkrafters 500 K. Den ultimata utvecklingen av serien kom i slutet av 1936 med 5,4-litersmotorn 540 K på 180 hästkrafter. 500 K och 540 K är bland de mest eftertraktade av alla 30-talsbilar och erbjuder ett överflöd av hisnande prestanda, utsökt kvalitet och oklanderlig stil.

Kundernas efterfrågan på Mercedes flaggskepp var tillräcklig för att motivera 342 500 K-chassin och ytterligare 419 540 K-chassin. Medan en handfull utomstående karossbyggare provade på Mercedes-chassit, var de allra flesta av dessa bilar karosserade på den Mercedes-ägda Sindelfingen-karosserifabriken, en anläggning som är känd för oklanderlig byggkvalitet och utmärkt design. Sindelfingens katalog erbjöd en mängd olika karossstilar för att passa en krävande och sofistikerad kundkrets, och den erfarna karossbyggaren tillmötesgick gärna personliga önskemål, vilket säkerställde exklusivitet för sina kunder.

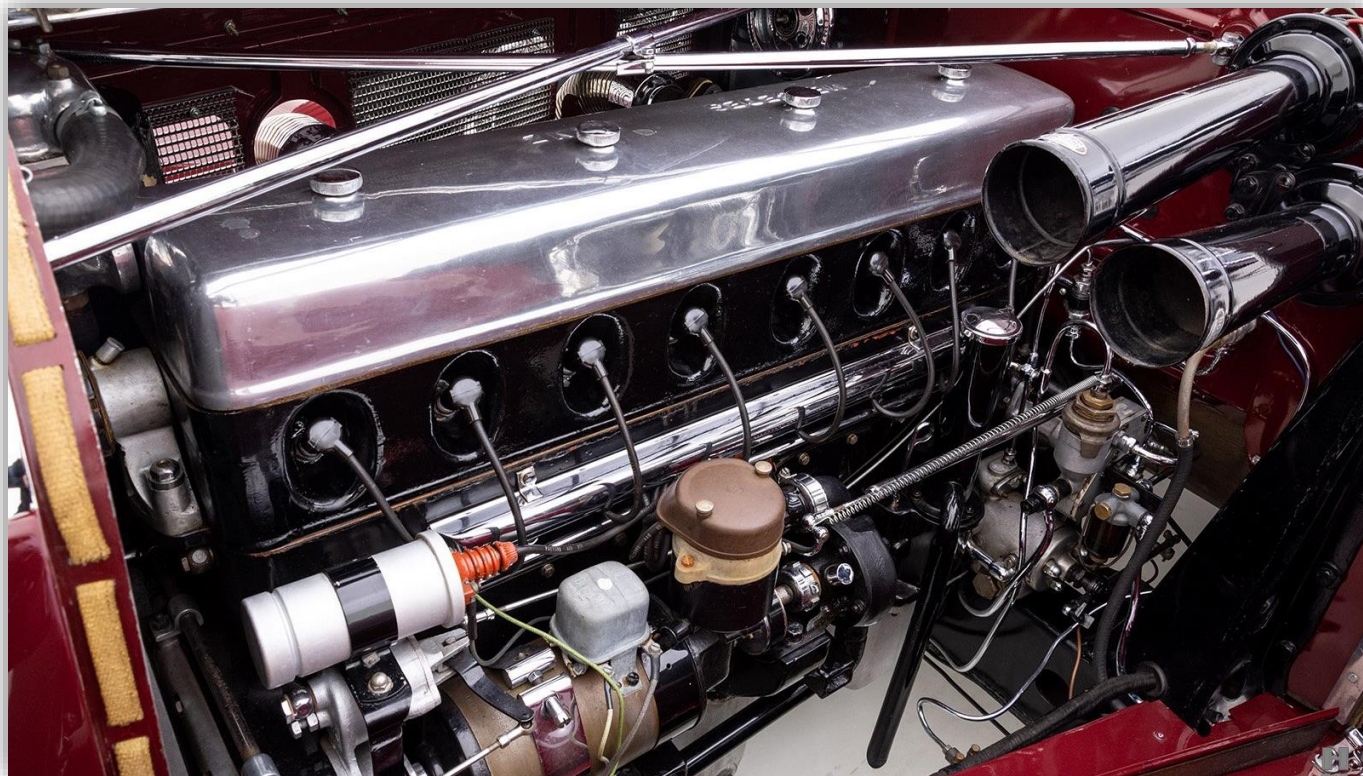
Chassi 189391 är en åtråvärd bil i tredje serien, utrustad från ny med Sindelfingens eleganta och åtråvärda Cabriolet A-kaross, ursprungligen levererad utan sidomonterade reservhjul. Enligt Daimler-Benz Kommission-bladet kom beställningen av denna bil via den brittiska Mercedes-Benz-distributören i London. Den ursprungliga ägaren, Manson, verkar ha tagit emot leveransen i Paris, även om bilen var registrerad i Storbritannien som FLC 217, och den stannade barmhärtigt nog i England under hela kriget, vilket utan tvekan säkerställde dess överlevnad.



År 1951 förvärvade den store brittiske skådespelaren, författaren, filmskaparen och berättaren Sir Peter Ustinov 189391. Ustinov var en entusiastisk och kräsen bensinfantast som ägde många betydande sportbilar under sin karriär, bland annat en Mercedes S36/220, en Hispano Suiza och många efterkrigstidens Aston, Lagondas och Maseratis. Sir Peter behöll denna 540 K endast under en kort period och sålde den 1953, troligen via återförsäljaren Simmons i Mayfair, som annonserade bilen vid den här tiden i *tidningen Motor Sport*.

I juli 1953 kom 540 K till USA via den banbrytande amerikanska samlaren Ralph Buckley från Absecon, New Jersey. Buckley var välkänd inom hobbyn som expert på Mercer T-Head bilar och var vän med den inflytelserika motorboksförfattaren Ralph Stein. Från Mr. Buckley gick 189391 till John R. Bond, älskad *utgivare av Road & Track* och en framträdande person i den amerikanska motorpressen. John var en skarpsinnig författare, och tillsammans med sin affärskunniga fru Elaine hade Bonds en noggrant utvald samling bilar i sitt hem i Kalifornien. 1977 träffade John Bond Jim Wilson från Hermosa Beach, Kalifornien, som när han såg 540 K för första gången i Bonds hus omedelbart blev förtjust. Han ordnade snart så att han kunde köpa den och mindes senare att det var en komplett, mycket originell bil som inte visade några tecken på en restaurering bortsett från en tidigare omlackering.

I Wilsons vård behandlades 540 K med en omfattande mekanisk och kosmetisk restaurering av muttrar och bultar till kvalitetsstandarder. Efter fem år ställde Wilsons ut den nyrestaurerade 540 K vid 1983 års Pebble Beach Concours d'Elegance, och tog en välförtjänt 3:e plats i klassen. Efter några år sålde Wilsons 540 K till Manfredo Lippmann från Guatemala, en ivrig samlare av kompressormatade Mercedes-Benz-bilar från förkrigstiden. Den kom så småningom att ingå i en USA-baserad samling, där den visades tillsammans med flera andra betydande Mercedes- och klassiska bilar.



Som det erbjuds idag är 189391 väl presenterad med en bevarad restaurering och tilltalande helhetskaraktär. Färdigställd i en härlig nyans av vinrött och accentuerad med kromtrådshjul och en nyligen restaurerad svart canvastopp, är restaureringen fortfarande tilltalande och attraktiv, med en ljus patina. Under dess livstid modifierade någon de ursprungliga framskärmarna med kjol för att rymma dubbla sidomonterade reservhjul. Det rundade bakpartiet ger bilen ett sportigt utseende, vilket passar den kraftfulla 5,4-liters kompressormatade åttan under den långa motorhuven. Märkesexperter har noterat att 189391 behåller originaldetaljer, såsom karosnummersuffixet "205" stämplat i motorhuvens gångjärn, och har uppgett att chassi- och motornummerstämplarna är original och överensstämmer med produktionsregister. Det skulle utan tvekan göra en mycket trevlig och spännande 540 K att köra och njuta av efter lite service.

540K står sida vid sida med de mest eftertraktade samlarbilarna i världen, och ingen prestigefylld samling är komplett utan en kompressormatad Mercedes-Benz från förkrigstiden. Efter många år i en privat samling är detta vackra exemplar nu redo för en ny förvaltare att föra sitt fascinerande arv vidare.



Teknikens Värld

18. Ken Blocks sista Gymkhana-film innan hans död

Publicerad 07 dec 2023, kl 11:32 Uppdaterad 07 dec 2023, kl 14:17

Bara en dryg månad innan han tragiskt gick bort i en snöskoterolycka spelade rallyföraren in en sista Gymkhana-film, eller Elektrikhana som filmen heter med tanke på att han vasst rattar en elbil.



Ken Block i sin sista film innan han omkom i en snöskoterolycka.

Nu har Hoonigan släppt Ken Blocks sista film där han visar upp den skicklighet som han besatt. Filmen, Elektrikhana Two som är andra och sista delen i fortsättningen på den mångåriga serien Gymkhana, utspelar sig i Mexico City. Inspelningen ägde rum i november 2022. Lite mer än en månad senare, den 2 januari i år, **omkom den populära rallyföraren i en snöskoterolycka i närheten av sitt hem.**

I Blocks sista film ser vi, precis som i Las Vegas-inspelade Elektrikhana del ett, honom ratta den av Audi specialbyggda bilen S1 Hoonitrax som är en modern variant av ikoniska rally-bilen **Audi Sport quattro S1**, en sådan som bland annat **Stig Blomqvist framgångsrikt körde på 1980-talet.**

Bilen är förstas eldriven och tack vare två elmotorer på vardera 250 kilowatt (340 hk) och 320 newtonmeter kan drivningen på de båda hjulaxlarna blixtnabbt varieras helt oberoende av varandra. Kraften till elmotorerna, som var och en väger 55 kilo, kommer från Audis laddhybridbatteri 14,4 kilowattimmar. Eller rättare sagt fyra stycken – och de opererar på en spänningsnivå om 800 volt. Totalt 57,6 kWh.

Nog om bilen, nu ser vi den "in action" i stället. I Ken Blocks sista film:



FILM: <https://youtu.be/U4FAqwkn-pc>



Mattias Rabe



Vi kör Rally Grupp B-ikonerna från 1980-talet



Roger Warolin